

Дороги в системе инфраструктурного комплекса России

© 2010 Р.А. Халтурин

Институт экономики Российской академии наук

E-mail: zeldner@inecon.ru

В статье рассматривается состояние дорожной сети России, вскрываются причины роста затрат на строительство дорог, намечаются пути решения поставленных проблем.

Ключевые слова: инфраструктурный комплекс, дорожная сеть, строительство дорог.

Экономическая природа инфраструктуры как экономической системы характеризуется большим разнообразием отраслей и сфер, обеспечивающих условия для процесса расширенного воспроизводства, в их числе и дорожная инфраструктура, включая дороги.

Роль и значение автомобильных дорог постоянно растут. Они связывают обширную территорию страны, обеспечивают жизнедеятельность всех городов и населенных пунктов и во многом определяют возможности развития регионов, по ним осуществляются массовые перевозки грузов и пассажиров. Сеть автомобильных дорог обеспечивает мобильность населения и доступ к материальным ресурсам, а также позволяет расширить производственные возможности экономики за счет снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки. Рассмотрим состояние дорожной сети в России.

Более точный показатель, характеризующий реальное положение дел с дорогами, - это количество дорог с твердым покрытием, приходящихся на 1000 км² территории. С 1995 по 2008 г. включительно, т.е. за 14 лет, густота дорог в России в расчете на 1000 км² выросла на 0,5 %. В этой связи сравним густоту дорог в России с некоторыми бывшими соцстранами и развитыми странами.

Судя по данным табл. 2, России в Европе не осталось “конкурентов” по густоте дорог с твердым покрытием. Понимая, что без дорожной сети невозможно решать проблемы социально-экономического развития, Правительство РФ в 2009 г. создает некоммерческую организацию «Государственная компания “Российские автомобильные дороги”». Ей переданы в доверительное управление на 99 лет автомобильные дороги общего пользования федерального зна-

Таблица 1. Общая характеристика протяженности дорожной сети России

Показатели	Годы			2008 г.*, % к 1995 г.
	1995	2000	2008	
Автомобильные дороги, всего, тыс. км	940	898	940	100,0
В том числе:				
общего пользования**	484	532	629	129,9
из них:				
федерального значения	44	46	50	113,6
регионального значения	440	486	456	103,6
Автодороги с твердым покрытием	750	752	754	100,5
Автодороги с твердым покрытием, км на 1000 км ²	43,9	44,1	44,1	100,5

* Расчет по: Российский статистический ежегодник. 2009 / Росстат. М., 2009. С. 479.

**Включая дороги местного значения.

Судя по данным табл. 1, начиная с 1995 г. в России протяженность дорог в целом не увеличивается, в том числе и дорог с твердым покрытием. А ведь особенно после 2000 г. в России постоянно нарастал профицит бюджета, и страна вместо строительства дорог вкладывала средства в американские казначейские бумаги. Обращает на себя внимание положительная тенденция с показателем “дороги общего пользования”, но, во-первых, следует отметить, что в этот показатель включены дороги местного значения, а во-вторых, надо сделать скидку на статистические погрешности.

используемые на платной основе, или автомобильные дороги общего пользования федерального значения, содержащие платные участки. Государственная компания осуществляет от имени Российской Федерации полномочия концедента при строительстве и эксплуатации автомобильных дорог федерального значения, в том числе полномочия концедента, связанные с проведением конкурсов.

Компания разработала Программу деятельности на 2010 - 2015 гг., за 6-летний период реализации Программы планируется построить 537 км и реконструировать 934 км автомобиль-

Таблица 2. Сравнительная густота дорог России, развитых стран мира и СНГ

Страна	Год	Всего дорог, тыс. км	Густота дорог на 1000 км ² территории, км		
			Всего		В том числе с твердым покрытием
			км	% к России	
Россия	2006	713,9	41,8	100,0	35,6
Белоруссия	2006	83,6	402,9	963,8	352,1
Украина	2006	169,1	280,1	670,1	273,6
Китай	2003	1810	188,5	450,9	184,7
Великобритания	2003	417,2	1717,4	4108,6	1683,1
Германия	2004	644,4	1805,0	4315,1	1768,9
Финляндия	2003	323,5	956,7	2288,7	937,6
Франция	2004	1001,0	1815,0	4342,1*	1778,7

* Расчет по: Транспорт в России / Росстат. М., 2007. С. 169.

Таблица 3. Основные показатели дорожной инфраструктуры в Российской Федерации*

Показатели	2000 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.
Дорожная инфраструктура (на конец года), тыс. ед.:					
площадки-стоянки	3,3	3,2	3,3	3,7	3,7
площадки отдыха с эстакадой	0,6	0,6	0,6	0,6	0,7
моечные пункты	0,3	0,2	0,2	0,2	0,3
организации торговли	2,9	4,7	4,7	4,7	4,8
пункты питания	2,6	4,0	4,2	4,1	4,2
мотели, кемпинги	0,3	0,5	0,5	0,5	0,6
автозаправочные станции	2,8	4,4	4,5	4,5	4,7
станции технического обслуживания	0,6	1,1	1,1	1,1	1,2
медпункты	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
пункты связи	0,7	0,9	0,9	0,9	0,9

* Транспорт в России. 2009: стат. сб. / Росстат. М., 2008. С. 102.

ных дорог. Общая протяженность автомобильных дорог Государственной компании к концу 2015 г. должна составить 3044 км, в том числе протяженность платной дорожной сети - 1412 км. Доля протяженности автомобильных дорог, соответствующих нормам первой технической категории, составит не менее 67% от общей протяженности сети автомобильных дорог Госкомпании. Суммарный объем капитальных вложений в период действия Программы составит 1 млрд. 487 млн. руб., из них 515 млн. руб. должно быть профинансировано за счет внебюджетных источников¹.

Наряду со слабой обеспеченностью России дорогами, возникают проблемы и с обустройством дорог (см. табл. 3).

Анализ данных табл. 3 позволяет сделать вывод о том, что последние несколько лет в РФ не уделяют должного внимания дорожной инфраструктуре. Дорожная инфраструктура России отстает от нормативной потребности, а по показателям плотности автодорог на 1 км² и количеству километров на 1 млн. жителей мы позади развитых зарубежных стран. Российская дорожная инфраструктура не соответствует западным

стандартам обустройства дорожной сети. На автодорогах страны не хватает станций технического обслуживания, автозаправочных станций. Придорожные пункты питания и торговли располагаются, как правило, хаотично, без учета потребностей участников движения. В Европе отсутствие хотя бы одного обязательного элемента дорожной инфраструктуры автоматически означает отказ в приеме объекта в эксплуатацию.

Благодаря своему выгодному географическому положению, Россия могла бы замкнуть на себя большую часть евроазиатских международных грузопотоков. Дело в том, что через территорию России проходит транспортный коридор, соединяющий Европу со многими азиатскими странами. Это объективные возможности для привлечения иностранных инвесторов по строительству и приведению автодорог в цивилизованное состояние с построением объектов дорожной инфраструктуры. Хорошие дороги - ресурс государства, фундамент для развития экономики.

Анализируя сеть автомобильных дорог федерального значения, необходимо отметить, что их конфигурация имеет ярко выраженную радиальную структуру, ориентированную на Москву, с недостаточным числом соединительных и хордовых дорог. Основная доля автомобильных дорог федерального значения имеет по одной полосе движения в каждом направлении, лишь 8% их общей протяженности имеют многополосную проезжую часть, что не по-

¹ Пресс-конференция заместителя министра транспорта РФ Олега Белозерова и председателя правления государственной компании "Российские автомобильные дороги" ("Автодор") Сергея Костина 4.02.2010. URL: <http://www.rosavtodor.ru/shownewsn.php?id=11854>.

звolyет обеспечить достаточную пропускную способность автомобильных дорог. Свыше трети их характеристик требуют увеличения прочностных характеристик из-за ускоренной деградации дорожных конструкций. К минусам автомобильных дорог федерального значения можно отнести и то, что они проходят по территории городов и других населенных пунктов, что приводит к снижению скорости движения транспортных потоков.

Главная проблема дорожного строительства - инвестиции. Основным инструментом привлечения внебюджетных инвестиций к реализации крупных проектов транспортной инфраструктуры является институт государственно-частного партнерства (ГЧП), в частности такой вид, как концессионные соглашения (концессии). Предметом ГЧП выступает государственная (муниципальная) собственность либо услуга, оказываемая органами власти субъектам экономики.

Транспорт среди инфраструктурных отраслей один из ведущих по реализации проектов ГЧП. Преобладающей формой государственно-частного партнерства являются концессии. Слово "концессия" происходит от латинского *concessio* - разрешение (англ. *concession*) и означает уступку, соглашение, послабление, скидку. Под концессией понимается система отношений, с одной стороны, государства или муниципального образования, а с другой стороны, индивидуального предпринимателя или юридического лица, складывающаяся в соответствии с действующим законодательством и договором между ними. Концессия представляет собой одну из форм привлечения инвестиций в экономику, используемую многими странами. В России, с ее высоким уровнем огосударствления экономики, в условиях нехватки инвестиционных ресурсов, применение такой привлекательной для инвестора формы вложения средств могло бы дать значительные выгоды, обеспечить приток в нее долгосрочных инвестиций.

Концессионное соглашение - наиболее подходящая юридическая форма регулирования отношений в целях привлечения частного капитала в российскую экономику и в такой ее сектор, как автодороги и связанное с ними дорожное хозяйство, повышения эксплуатационных качеств государственных и муниципальных автодорог, совершенствования инженерных сооружений транспортной инфраструктуры. При этом закон "О концессионных соглашениях" предусматривает дополнительные гарантии инвесторам, в том числе в случае неблагоприятного изменения для инвестора законодательства.

Федеральным дорожным агентством подписаны первые в современной России концессионные соглашения о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автодороги М-1 "Беларусь" Москва - Минск и скоростной автомобильной дороги Москва - Санкт-Петербург на участке км 15 - км 58. Отбор организаций-исполнителей осуществлялся на

конкурсной основе. Для обеспечения оптимального распределения рисков необходимо избежать практики организации торгов на предоставление концессии на основе критерия наименьшей цены для потребителя. Целесообразно использовать критерий чистой приведенной стоимости проекта и обоснования возвратности ресурсов. По данному критерию концессия должна завершаться, когда уровень возвратности средств, вложенных концессионером в проект, достигнут. Иначе возникают дополнительные затраты по пересмотру условий соглашения как у концедента, так и у концессионера. Данная схема дорожных концессий с успехом применялась в зарубежных странах.

В ноябре 2009 г. Внешэкономбанк (ВЭБ), Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), Европейский инвестиционный банк, Французское агентство по страхованию экспортных кредитов, ООО "Северо- Западная концессионная компания" (СЗКК) подписали меморандум о взаимопонимании по проекту скоростной автомагистрали "Москва - Санкт-Петербург". Общая стоимость строительства участка автодороги составляет порядка 60 млрд. руб., 23 млрд. руб. из которых будет выделено правительством РФ, остальные - консорциумом. Общая длина головного участка автомагистрали составит 43 км, общее число полос движения - 8-10.

Федеральное дорожное агентство Министерства транспорта РФ (Росавтодор) и консорциум ОАО "Главная дорога" (сформирован УК "Лидер") подписали концессионное соглашение о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе "Нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 "Беларусь" Москва - Минск". По сообщению УК "Лидер", срок действия концессионного соглашения составляет 30 лет, общая стоимость строительства автодороги - 25,7 млрд. руб. Из них 11 млрд. руб. будет выделено из средств Инвестиционного фонда РФ, а оставшаяся часть - привлечена концессионером. Генеральным подрядчиком строительства станет компания "Стройгазконсалтинг" в партнерстве с австрийской компанией Alpine Bau. В ходе стройки планируется одновременно задействовать до 1500 чел. и более 450 ед. тяжелой техники. Срок строительства составит два года с момента начала строительных работ. В консорциуме "Главная дорога" участвуют Газпромбанк, Стройгазконсалтинг, а также зарубежные компании Brisa (Португалия), Alpine Bau (Австрия) и FCC Construcción (Испания). Участники консорциума имеют значительный опыт в строительстве и эксплуатации платных дорог, в первую очередь на условиях ГЧП².

Поступила в редакцию 07.12.2009 г.

² Концессии: Росавтодор и консорциум "Главная дорога" подписали соглашение по проекту "Новый выход на Московскую кольцевую автомобильную дорогу". URL: <http://ppp-russia.ru/kontsessii/49-rosavtdor-i-konsorcium-oao-glavnaya-doroga.html>.